Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/3355

17. 11. 88

Sachgebiet 63

Änderungsantrag

der Abgeordneten Frau Vennegerts, Frau Rock, Weiss (München) und der Fraktion DIE GRÜNEN

zur zweiten Beratung des Entwurfs des Haushaltsgesetzes 1989

hier: Einzelplan 12
Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr
— Drucksachen 11/2700 Anlage, 11/3212, 11/3231 —

Der Bundestag wolle beschließen:

In Kapitel 12 02 – Allgemeine Bewilligungen – wird folgende neue Titelgruppe eingefügt:

„Titelgruppe ... – Förderung und Entwicklung des Verkehrs – (107 400 000 DM)

Titel ... – Förderung der Forschung und Entwicklung für bodengebundenen Transport und Verkehr – Forschungen und Investitionen – 97 400 000 DM

Titel ... – Verkehrspolitische Grundlagenforschung: gesellschaftliche Strukturen, Einstellungen zu und Umgang mit Mobilität – Zusammenhänge und Entwicklungen im gesellschaftlichen Verhältnis zu Raum und Zeit – 5 000 000 DM

Titel ... – Wissenschaftliche Untersuchungen zu Mobilitätsbedürfnissen und -chancen von Frauen und Konsequenzen für die Weiterentwicklung der Verkehrspolitik – 5 000 000 DM".

Bonn, den 17. November 1988

Frau Rock
Weiss (München)
Dr. Lippelt (Hannover), Frau Schmidt-Bott, Frau Vennegerts und Fraktion

Begründung

zu Titel ... – Förderung der Forschung und Entwicklung für bodengebundenen Transport und Verkehr – Forschungen und Investitionen

Der einzige bisher Verkehrsforschungen ermöglichende Titel 532 13 (Wissenschaftliche und allgemein-wirtschaftliche Unter-

suchungen auf allen Fachgebieten der Verkehrsverwaltung) des Kapitels 12 02 im Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr kann den Verkehrsforschungsbedarf nicht abdecken. Andererseits hat das Bundesministerium für Forschung und Technologie im Verkehrsbereich (Titelgruppe 02 im Kapitel 30 08: Förderung der Forschung und Entwicklung für den bodengebundenen Verkehr – Forschungen und Investitionen) die Orientierung an den verkehrspolitischen Notwendigkeiten verloren bzw. nicht entwickelt und Projekte völlig am Bedarf vorbei gefördert. Beispielsweise im Bereich der Rad/Schiene-Technik wurde die Entwicklung der gleisbogenabhängigen Wagenkastensteuerung (Pendolino) vom BMFT verschlafen bzw. politisch nicht für notwendig erachtet, während andere technische Spielzeugobjekte wie H-Bahn, C-Bahn u. a. gefördert worden sind, für die in absehbarer Zeit kein Bedarf besteht und die nicht auf die tatsächlichen Probleme des Verkehrs ausgerichtet wurden.

Zugleich scheint dem BMFT der verkehrspolitische Realitätsbezug verstellt. So hat die Mittelknappheit bezüglich der Errichtung einer gesonderten ICE-Teststrecke erst die Bundesbahn mit der Entwicklung des ICE so konkret konfrontiert, daß sich erst zu diesem Zeitpunkt herausstellte, daß vom BMFT ein ICE-Breitenmaß von 3,20 m vorgesehen war, welches einen Betrieb des ICE auf dem bundesdeutschen DB-Schienennetz ausgeschlossen hätte, da die DB-Gleisanlagen eine maximale Breite von 3,10 m im Gegenverkehr zulassen. Die derzeitige Forschungs- und Technologieförderung richtet sich offensichtlich blind nach industriellen Geldanforderungen.

Und dem Dilemma der überflüssigen, weil nicht an den Problemstellungen der Verkehrsträger und -nutzer orientierten Entwicklungsergebnisse folgt ein weiteres: wenn dann – wie im Falle der Magnetbahn Transrapid – im eigenen Land kein Bedarf besteht, wird das Entwicklungsergebnis selbst zum Selbstläufer. Dann fordert die Industrie die weitere öffentliche Subventionierung, ggf. sogar gegen und zu Lasten umgesetzter verkehrspolitischer Konzeptionen des Fachressorts, um dem Ausland wenigstens anzudrehen, was hierzulande zu nichts nutzt.

Die Magnetbahn Transrapid ist mit Geldern des Verkehrsforschungsetats des BMFT in Höhe von 1,2 Mrd. DM gefördert worden, obwohl in der Bundesrepublik Deutschland kein Platz für einen fünften Verkehrsträger ist und der Transrapid auch in ökologischer Hinsicht keinerlei Fortschritt bietet. Ein Verkehrsmittel, dessen Überlegenheit erst bei Haltestellenabständen von mehr als 200 km zum Tragen kommt, mag für Wüstenregionen angemessen sein. Mit der Siedlungsstruktur der Bundesrepublik Deutschland ist dieses nicht zu vereinbaren.

Die Entwicklung der Magnetschwebebahn Transrapid erfolgte ohne jeglichen Sachverstand auch in der Hinsicht, daß in der Bundesrepublik Deutschland ein spurgeführtes Fernverkehrsmittel ohne Möglichkeit zur Abwicklung von Güterverkehr jeder verkehrspolitischen Vernunft widerspricht und unsinnig ist.

Dennoch wurden offensichtlich den Firmen Thyssen und MBB zuliebe diese 1,2 Mrd. DM von Seiten des BMFT ausgegeben, ein

Betrag, der sich schwer mit den Erläuterungen des entsprechenden Haushaltstitels vereinbaren läßt (Einzelplan 30, Seite 158), die vorsehen, daß die Förderung „gleichgewichtig die Weiterentwicklung der vorhandenen Transport- und Verkehrsmittel und die Vorbereitung und Demonstration neuer Systeme" umfaßt. Ein Vergleich der Förderbeträge für das sich entsprechend gegenüberstehende Rad/Schiene-System einerseits und Magnetschwebebahnsystem Transrapid andererseits ergibt laut Übersicht des BMFT (Verkehrsausschuß-Drucksache 102 vom 1. Februar 1988) folgende Beträge über die letzten Jahre: 1969 bis 1987 standen sich 404,8 Mio. DM (Rad/Schiene-Forschung) 1 167,5 Mio. DM (Transrapid) „gleichgewichtig" gegenüber, 1988 sollen es 22,7 Mio. DM gegenüber 105,0 Mio. DM sein und bis 1991 489,0 Mio. DM gegenüber 1 466,4 Mio. DM insgesamt.

Nicht nur dieses Verhältnis ist unvertretbar: der Anteil der Magnetbahnförderung Transrapid am gesamten Verkehrsforschungsetat des BMFT (Kapitel 30 08), der Forschungen zu allen bodengebundenen Verkehrsbereichen – Güterverkehr, Straßenverkehr, Rad/Schiene-System, Magnetbahn Transrapid und ÖPNV – umfassen soll, macht fast 50 % aus (93,6 Mio. DM gegenüber 97,4 Mio. DM für Straßen-, Rad/Schiene-, Güterverkehr und ÖPNV zusammen).

Dieses Förderungsverhältnis steht zudem in krassem Gegensatz zu der interfraktionellen Entschließung des Verkehrsausschusses vom 16. September 1987 (Kurzprotokoll der 6. Sitzung des Ausschusses für Verkehr), die ausdrücklich eine Reduzierung dieses Etats (um ca. 25 % von 1982 auf 1988) kritisiert und die Dringlichkeit einer Erhöhung der hier verfügbaren Forschungsgelder artikuliert mit der Begründung des „nach wie vor vorhandenen hohen Forschungsbedarfs".

Diesen sehen die GRÜNEN ebenfalls, allerdings vor allem in den bisher völlig unterbelichteten Bereichen der Grundlagenforschung zum Verkehr und zur Mobilität.

Deshalb ist die Einführung eines weiteren neuen Titels erforderlich:

zu Titel ... – *Verkehrspolitische Grundlagenforschung: gesellschaftliche Strukturen, Einstellungen zu und Umgang mit Mobilität – Zusammenhänge und Entwicklungen im gesellschaftlichen Verhältnis zu Raum und Zeit –*

Grundlagenforschung zum Verkehr und zur Mobilität im Sinne grundsätzlicher Reflexion ihrer Sinnhaftigkeit, Notwendigkeit und Verträglichkeit findet derzeit nicht statt: warum wer 400 km/h schweben muß oder will, stellt sich nicht als Frage. Dabei sind gerade hier gesellschaftliche Kompensationszusammenhänge kaum zu übersehen, wo es mehr um Styling (als individuelle soziale Aufwertung) und Über-Allem-Schweben (Überwindung von Raum und Zeit, damit menschlicher Begrenztheit) geht als um die Notwendigkeit eines Transportmittels, denn dieses gibt es ja bereits in Gestalt der „alten" und „neuen" Bahn. Mobilität im so geplanten, aber auch im praktizierten und erst recht im

prognostizierten Umfang und Verkehrssektor (Schneller Fernverkehr) kann sich unsere Gesellschaft jedoch weder ökologisch noch sozial noch bezüglich ihrer Menschenverträglichkeit, d. h. so entfremdet und kompensatorisch motiviert, leisten.

Statt dessen ist interdisziplinäre Grundlagenforschung notwendig, die Aspekte der Raumordnungspolitik, der Siedlungspolitik, der sozialstrukturellen, sozialpsychologischen, ökonomischen, verkehrsstrukturellen und ökologischen Bedingungen einbezieht, miteinander in Zusammenhang stellt und Schlußfolgerungen zuläßt über die Möglichkeiten und Bedingungen einer tatsächlich freien, ökologisch und gesellschaftlich verantwortbaren Wahl des Verkehrsmittels und Verkehrsumfangs: zur Frage also, wie unnötigerweise erst erzwungene Mobilität – durch mangelnde raumordnerische Abstimmung der Standorte von Arbeitsplätzen mit Siedlungs- und Wohnstrukturen oder Unwirtlichkeit der Städte z. B. – erst gar nicht erzeugt wird, welche bisherigen Bedingungen und welche künftigen Einflußmöglichkeiten auf die Verkehrsmittelwahl wirksam sind, wie eine Konversion des Autos i. S. eines Reduzierens auf dessen wenige verkehrlich funktionale Einsatzbereiche möglich ist, und welche Beteiligungsformen die betroffenen Verkehrsnutzer/innen bei Verkehrsplanungen so effektiv einbinden, daß eine Verkehrsforschung nicht in schwebende Gefilde abheben kann.

zu Titel ... – Wissenschaftliche Untersuchungen zu Mobilitätsbedürfnissen und -chancen von Frauen und Konsequenzen für die Weiterentwicklung der Verkehrspolitik –

Frauen stellen einen wesentlichen Anteil dieser Verkehrsnutzer dar, in manchen Verkehrssektoren sind sie sogar die überwiegenden Nutzerinnen (des Fußgängerverkehrs, des ÖPNV). Ihre Bedürfnisse, Anforderungen und ihr Umgang mit Mobilität unterscheidet sich in verkehrspolitischer Hinsicht mehrheitlich von denen von Männern, was sich erklärt aus ihren unterschiedlichen Lebensbedingungen. So zeigen Frauen ein geschlechtsspezifisches Fahrverhalten (sie „bauen" z. B. weniger „Aggressionsunfälle", welche viel gravierendere Auswirkungen auf die Unfallschwere haben), sie bewältigen in ihrem Alltag (im Schnitt gesehen) mehr, jedoch kürzere Wege in einem näheren Umfeld (Kindergarten, Einkauf, nahegelegener, weil danach gesuchter Arbeitsplatz etc.). Sie sind in geringerem Umfang Besitzerinnen von Pkw und in ihren auf den Nahbereich orientierten Mobilitätsbedürfnissen auch häufiger auf ein gut ausgebautes, vernetztes statt radial angelegtes, dichttaktiges öffentliches (Nah-) Verkehrssystem verwiesen bzw. sie bevorzugen dieses zum größeren Teil auch. Durch dessen heutige Bedingungen (unzumutbare längere Reisezeiten, problematischere Organisation von Wegeketten aufgrund häufiger mangelnder Takt- und Streckenabstimmungen, Probleme beim Transport von Kindern und Waren, Zwang zum Mobilitätsverzicht aufgrund beängstigender Aufenthalte und Wartezeiten an unbelebten und sozial unkontrollierten, weil unter oder über der Erde oder durch Straßen isolierte Haltestellen etc.) werden Frauen hinsichtlich ihrer Mobilität in spezifischer Weise

und spezifischem Umfang benachteiligt. Parallele Probleme lassen sich für sie als Fußgängerinnen und Radfahrerinnen unter den Bedingungen einer autozentrierten Verkehrspolitik aufzeigen.

Zu all diesen Fragen und Problemen gibt es derzeit nur Ansätze wissenschaftlicher Untersuchungen und Projekte, die Lösungsmöglichkeiten und notwendige Konsequenzen aufzuzeigen suchen. Bisher wird im BMFT wie im BMV die Fragestellung nach den verkehrlichen Bedingungen und Bedürfnissen für und von Frauen als „exotisch" oder „sehr speziell" betrachtet.

Dies ist ein unhaltbarer Zustand für eine Gesellschaft, die die gleichen Chancen für alle postuliert.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333